

И 329447

ГЛАВНОЕ ВОЕННО-ИНЖЕНЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

623.6

РАСНОЙ АРМИИ

И 724

ИНСТРУКЦИЯ
ПО РАБОТЕ
С ДЕСАНТНОЙ
ГОРНОЙ ЛОДКОЙ
ЛГ-12

ВОЕНИЗДАТ НКО СССР

1942

И 329447

329447

ГЛАВНОЕ ВОЕННО-ИНЖЕНЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
КРАСНОЙ АРМИИ

„УТВЕРЖДАЮ“

Начальник ГВИУ
Красной Армии
генерал-майор инженерных войск
КОТЛЯР

Военный комиссар ГВИУ
Красной Армии
полковой комиссар
СПАССКОВ

20 сентября 1941 г.

623.6

и 724

ИНСТРУКЦИЯ
ПО РАБОТЕ
С ДЕСАНТНОЙ
ГОРНОЙ ЛОДКОЙ
ЛГ-12



Военное Издательство
Народного Комиссариата Оборона Союза ССР
Москва—1942

629.125

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ЛОДКИ

1. Десантная горная лодка ЛГ-12 предназначена для десантной переправы горных частей при форсировании водных преград. Кроме того, лодка может быть использована для переправы легких грузов и для различных вспомогательных работ на воде (разведка, брандвахты и т. д.).

2. По своей грузоподъемности лодка рассчитана на переправу:

а) 10—12 бойцов со снаряжением и вооружением;

б) 76-мм горной пушки в разобранном виде;

в) различных мелких грузов.

Предельная грузоподъемность лодки — 1,5 т.

Для переправы более тяжелых грузов из двух лодок собирается паром. В качестве верхнего строения парома используются подручные материалы или имущество от парка на лодках А-3.

Грузоподъемность парома из двух лодок—2 т.

3. Размеры лодки в надутом виде:

Длина	5 000 мм
Ширина	1 600 "
Высота	500 "
Вес полного комплекта лодки	80 кг

4. Транспортировка комплекта лодки производится на одном стандартном выючном седле.

5. Для обслуживания лодки выделяется команда из двух гребцов и одного рулевого (он же старший лодки).

6. Время на развертывание лодки из походного положения в боевое командой из трех человек занимает 5 минут.

КОНСТРУКЦИЯ ЛОДКИ

7. В комплект лодки входят:

№ по пор.	Наименование предметов	Количество	Вес в кг
1	Лодка ЛГ-12	1	43
2	Чехол к лодке	1	4
3	Мехи ножные А-3	2	6
4	Шланги к мехам длиной 1,5 м	2	2
5	Днище деревянное складное	1	13
6	Весла с резиновыми манжетами . . .	5	11
7	Запасный и починочный материал (ЗИП)—набор	1	1

8. Лодка ЛГ-12 (рис. 1) изготавливается из прорезиненной ткани. Она состоит из камеры овальной формы, образующей собой нос, корму и борта лодки, и матерчатого днища.

9. Камера лодки разделена мягкими переборками на четыре отсека, расположенные по продольной и поперечной осям лодки. Смежные отсеки каждого борта соединены между собой перепускными трубками с зажимами (рис. 2). При освобожденном зажиме через каждый вентиль

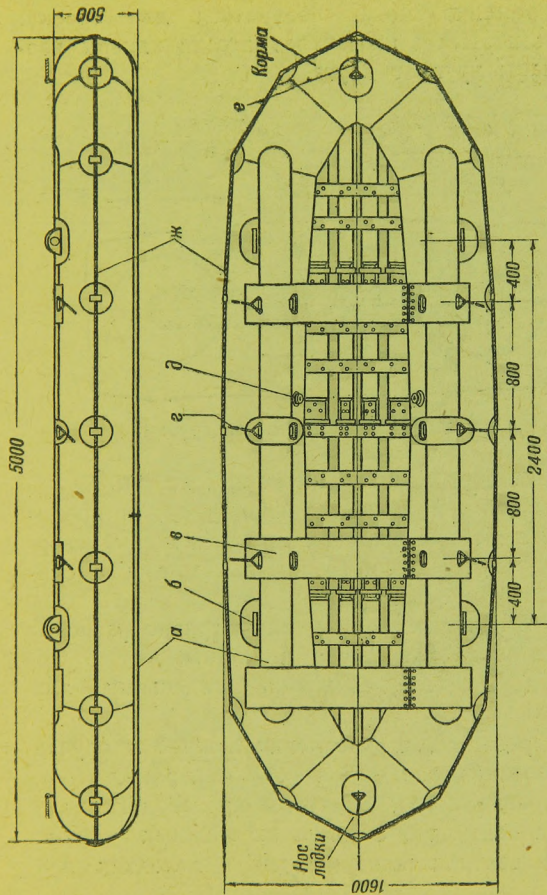


Рис. 1. Общий вид лодки ЛГ-12:

а — верхнее и нижнее усиления; б — уключина; в — банка-силене; г — штробы;
 д — вентиля; е — причальный штроб; ж — экваторный (бортовой) канат.

одновременно могут надуваться два отсека. При запертых зажимах все отсеки камеры изолированы друг от друга.

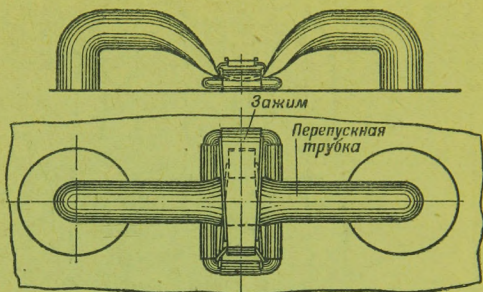


Рис. 2. Зажим перепускной трубки.

10. На бортах лодки имеются (рис. 1):

а) верхние и нижние усиления *а* для предохранения от повреждения стенок камеры: сверху — переправляемым грузом и лежнями, а снизу — грунтом берега (дна);

б) две пары уключин *б*, симметрично расположенные относительно носа и кормы;

в) три банки *в*, служащие сиденьями для гребцов;

г) штропы *г* для крепления лежней в случае использования лодки для сборки парома.

Надувание лодки воздухом производится через два вентиля *д* с помощью ножных мехов. Мехи и вентили такие же, как и в лодках А-3 (рис. 3 и 4).

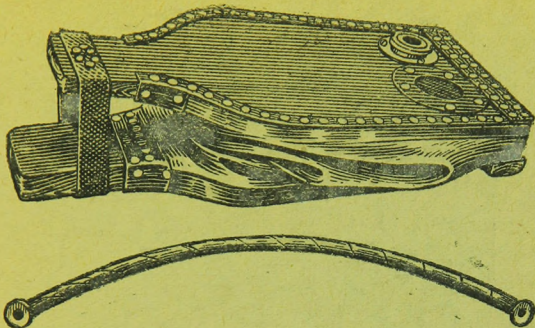


Рис. 3. Мех и шланг.

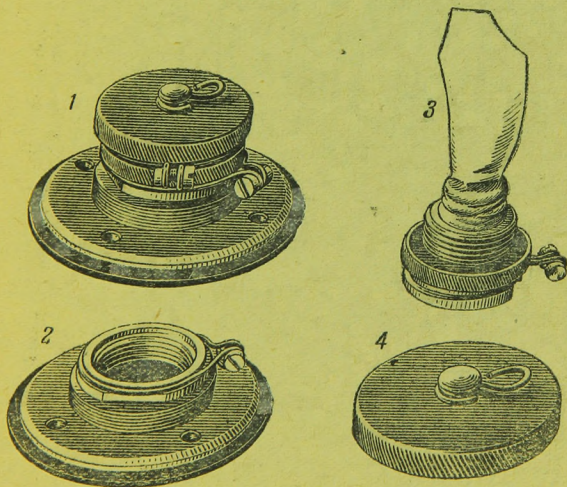
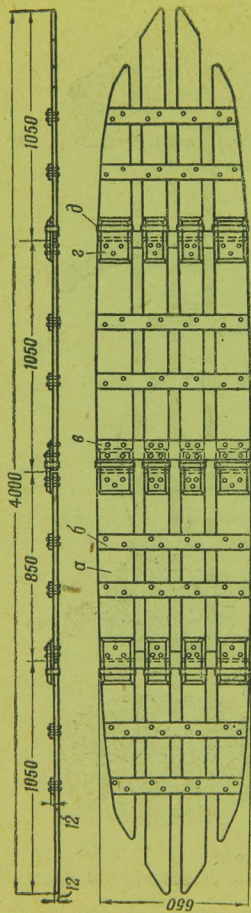


Рис. 4. Вентиль лодки:

1—вентиль в сборе; 2—основание; 3—штулка с клапаном; 4—крышка



Днище в сложенном виде

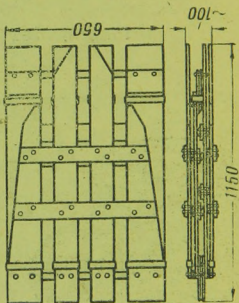


Рис. 5. Складное днище:

а — продольные планки; б — поперечные планки; в — шарнирные ремни
г — накладки; д — подвижные хомуты.

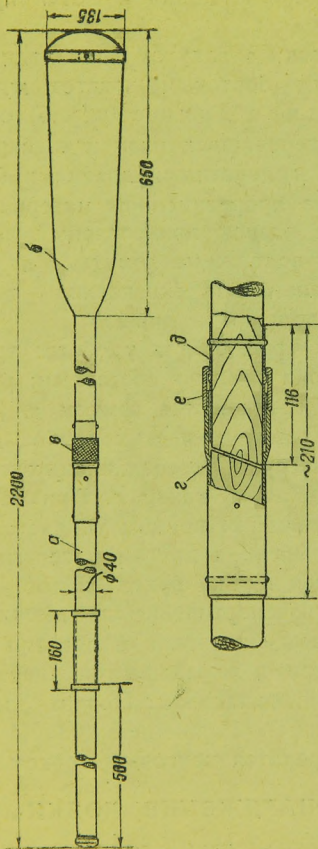


Рис. 6. Весло:

а — рукоятка; б — замок; в — лопасть; г и д — металлические трубки; е — гайка.

На носу и корме лодки имеются причальные штропы *е*.

Для переноски в надутом виде лодка снабжена экваторным (бортовым) канатом *ж*.

11. Складное днище (рис. 5) состоит из продольных деревянных планок *а*, скрепленных между собой поперечными планками *б* и тремя ремнями *в* из прорезиненной материи.

На концах планок прикреплены деревянные накладки *г* и подвижные хомуты *д* из шкивного ремня, служащие для скрепления планок при развернутом положении днища.

12. Весло (рис. 6) для удобства транспортировки на выюке сделано составным: рукоятка *а* и лопасть *б* соединяются замком *в*. Замок состоит из двух металлических трубок *г* и *д*, закрепленных наглухо на соединяемых концах рукоятки и лопасти, и гайки *е*. При собранном весле гайка *е* одним концом упирается в кольцо трубки лопасти, а другим наворачивается на нарезной конец трубки рукоятки доотказа.

13. При транспортировке на выючном седле лодка с мехами, шлангами и веслами упаковывается в чехол и укладывается вперекидку на седло без подвесных рам. Поверх лодки укладывается днище. Уложенное таким образом имущество крепится круговым троком (рис. 14).

СНАРЯЖЕНИЕ ЛОДКИ

14. Снаряжение лодки для переправы десанта производится в следующем порядке:

а) Лодка снимается с вьючного седла, вынимается из чехла и раскладывается по возможности на ровном месте кормой к воде.

б) Над матерчатым днищем лодки раскладывается деревянное днище, которое просовывается с носа или кормы под банками без расшнуровывания последних.

в) Два номера (гребцы) берут по одному меху и шлангу, вставляют шланги в мехи и продувают их для удаления сора или частиц грунта, которые могут повредить клапаны вентиля и внутренний слой резины лодки.

г) С вентиля снимаются манжеты и открываются крышки; свободные концы шлангов присоединяются к вентилям.

д) Производится надувание лодки; каждый номер ритмично, на полный размах меха, нажимает ногой на верхнюю створку последнего, стремясь облегчить работу передач тяжести туловища на работающую ногу.

Надувание производится до тех пор, пока давление воздуха внутри лодки не будет доведено до такого, что при сильном нажатии ладонью на ткань лодки в ней будет образовываться вмятина глубиной не более 10—15 мм.

е) Шланги отсоединяются от вентиля и мехов, вентили закрываются крышками и сверху на них надеваются манжеты, а перепускные трубки перехватываются зажимами.

ж) Третий номер (рулевой) во время надувания лодки собирает весла, навинчивая гайку

замка доотказа, и укладывает их на лодку вдоль бортов, а также устраивает петлю из причального штрота для рулевого весла (рис. 7).

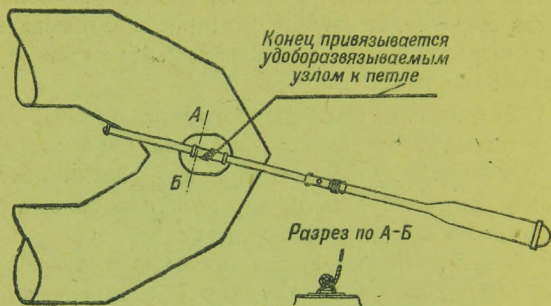


Рис. 7. Привязывание рулевого весла.

15. Быстрота надувания и предупреждение утечки воздуха зависят главным образом от исправности воздухонагнетательной системы. Поэтому содержание в полной чистоте мехов, шлангов и особенно вентиля с клапанами, а также аккуратное обращение с ними безусловно необходимо. В частности, воспрещается бросать мехи и шланги на землю.

ДЕСАНТНАЯ ПЕРЕПРАВА

16. Снаряженная для переправы лодка подносится командой к реке и спускается на воду. Гребцы несут лодку за экваторный канат по сторонам, располагаясь ближе к корме, а руле-

вой — сзади у носа. Дойдя до воды, гребцы опускают корму лодки, а рулевой сталкивает ее на воду и передает причальный штроп первому номеру, который удерживает лодку у берега. Затем рулевой и второй номер заходят в лодку, вставляют весла в уключины и занимают свои места: рулевой — на корме вполоборота направо, а гребец — на ближайшей к корме банке, лицом к рулевому.

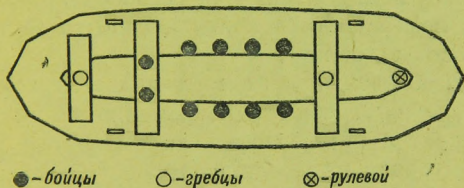


Рис. 8. Расположение десанта в лодке.

17. После того как лодка спущена на воду, производится посадка десанта; бойцы входят по одному и размещаются равномерно по бортам всей лодки лицом друг к другу (рис. 8). На лодке размещаются 10 бойцов со снаряжением и вооружением. Винтовки у бойцов должны быть с примкнутыми штыками и находиться отвесно между ногами. Сидеть в лодке следует спокойно и не переходить с места на место без крайней надобности. Предметы вооружения и снаряжения должны размещаться так, чтобы они не могли причинить повреждения лодке.

Ни в коем случае не разрешается класть непосредственно на лодку имущество в масле, бензине, керосине и т. д.

Загружать лодку допускается до грузовой ватерлинии (до бортового каната), что соответствует грузоподъемности в 1,5 т.

Переправа на веслах

18. По команде «Отваливай» первый номер отталкивает лодку, направляя ее носом против течения, прыгает сам в лодку и садится за весла (на носовую банку).

19. Для движения вперед подается команда «Обе гребни»; гребцы одновременно выбрасывают рукоятки весел вперед на вытянутые руки, подав туловище вперед, и опускают лопасти весел на $\frac{2}{3}$ в воду; затем, упиравшись ногами в складное днище, подтягивают рукоятки весел на себя, выпрямляя корпус и сгибая руки в локтях. Оба эти приема называются размахом, а продолжительность размаха — тактом.

Рулевой, работая веслом, дает лодке нужное направление.

По команде «Навались» гребцы, ускоряя такт гребли, сильнее притягивают на себя рукоятки весел.

20. Для движения назад подается команда «Обе табань»; гребцы, не меняя положения, закидывают лопасти весел вперед, опускают их в воду и сильно отталкивают рукоятки весел от себя.

21. Если требуется крутой поворот, то подается команда:

а) при повороте направо — *«Правая табань»* или *«Левая гребь, правая табань»*; гребцы выполняют движение согласно ст. 20 и 21, рулевой же в это время гребет;

б) при повороте налево — *«Левая табань»* или *«Правая гребь, левая табань»*; исполнение обратное.

22. При подходе к берегу подается команда *«Причаливай»*. Первый номер продевает весла в уключинах до замков весел, укладывает их на борты лодки, берет и подготавливает причальный штроп. Как только лодка носом коснется берега (или дна), первый номер выскакивает на берег и удерживает лодку, давая возможность выйти десанту.

Переправа по канату

23. Переправа лодки по канату производится при скорости течения от 1 до 3 м/сек.

Перетягивание каната через преграду производится при помощи лодки или вплавь. В последнем случае пловцом перетягивается сначала тонкий легкий канат, к которому подвязывается тот, при помощи которого будет совершаться переправа. Перетягивание каната лучше производить на лодке способом поворота (рис. 9). Для этого канат вытягивается вдоль исходного берега, один конец его (верховой) закрепляется на корме лодки, а другой (низовой) — на исход-

ном берегу. Движение лодки с концом каната к противоположному берегу производится на веслах быстрым темпом. Крепление каната на берегах производится якорями, анкерными кольями или мертвяками, зарываемыми в грунт.

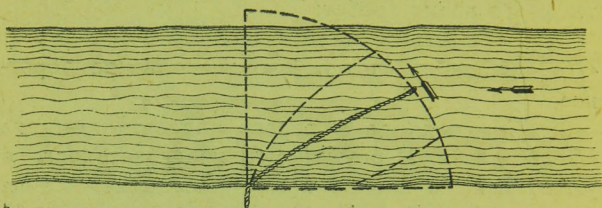


Рис. 9. Перетягивание каната через реку поворотом.

Переправа по канату производится с помощью бегучего двойного блока на веслах или путем перехватывания каната руками находящихся в лодке бойцов. Лодка (паром) должна быть соединена веревочной петлей с канатом во избежание отброса течением.

Переправа на самолете

24. Самолетом называется десантная лодка (перевозной паром), совершающая передвижение от одного берега к другому и обратно силой течения, ударяющего в тот или другой борт лодки (парома). Переправа на самолете возможна на нешироких реках при скорости течения не меньше 1,5 м/сек.

Канат или трос, на которых удерживается лодка, называется самолетным. Они должны быть длиной не меньше 1,25—1,5 ширины реки. Для удержания каната на поверхности воды под канат или трос подводятся поплавки из обрубков бревен и пр.

Обычно на реках с быстрым течением получается большой подпор воды и захлестывает нос лодки. Для избежания этого целесообразно к самолетному канату прикреплять не одну лодку, а две-три, одну за другой, и у передней лодки более загружать кормовую часть.

25. Переправа на самолете может производиться двумя способами.

Первый способ. На обоих берегах закрепляются верховыми концами по одному самолетному канату, а низовые концы обоих канатов

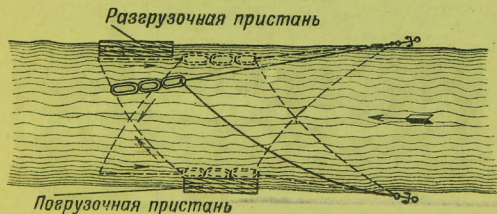


Рис. 10. Переправа на самолете с двумя канатами.

привязываются к носу лодки, расположенной вдоль берега ниже по течению, к пристаням или местам причала и отвала (рис. 10).

Порожня лодка от места причала подтягивается канатом вверх по течению к погрузочной пристани. При этом выбирается также и канат противоположного берега. После погрузки канат исходного берега травится, и лодка, удерживаемая канатом противоположного берега, увлекается течением к разгрузочной пристани. После выгрузки лодка снова подтягивается вверх по течению вдоль противоположного берега с выборкой каната исходного берега. Затем канат противоположного берега травится, и лодка на канате исходного берега причаливает к исходной точке, откуда снова подтягивается к погрузочной пристани. Выборание и травление канатов производятся в точках их закрепления на обоих берегах специально выделенными и хорошо проинструктированными саперами.

Для ускорения переправы лодку следует держать под углом к направлению течения.

Второй способ. Переправа производится на одном канате, закрепленном на противоположном берегу (рис. 11). Подтягивание порож-

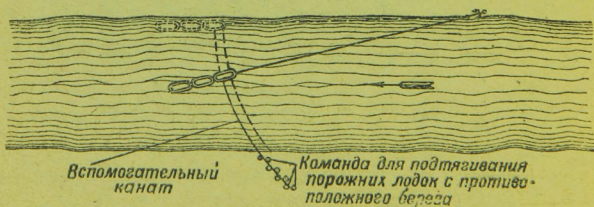


Рис. 11. Переправа на самолете с одним канатом.

них лодок с противоположного берега на исходный производится командой сапер вспомогательным канатом. Этот способ может быть использован на нешироких реках с быстрым течением.

Самолетный канат может закрепляться за деревья и другие предметы, находящиеся на противоположном берегу.

ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА

26. Для переправы легких повозок, артиллерии и других грузов общим весом до 2 т и давлением на ось до 1 т собирается паром на двух лодках (рис. 12).

Верхнее строение парома, заблаговременно заготавливаемое войсками на месте из подручных материалов, состоит из четырех бортовых лежней, двух досок-колей и двух сходней.

Бортовые лежни длиной 4 м заготавливаются из кругляка диаметром 12—16 см с затеской стороны, прилегающей к борту лодки. При наличии времени лежни делаются брусчатого сечения размером не менее 10×12 см. Лежни укладываются на борты лодок и крепятся к ним бортовыми штропами. Доски-колей и сходни делаются из досок 6×20 см. По бокам их пришиваются рейки-реборды из брусков 4×4 см. Длина досок-колей 3 м, сходней 2,5 м. Доски-колей укладываются поперек лежней и закрепляются к последним штропами.

На наружных лежнях устраиваются уключины из штропов по типу уключины для рулевого весла.

Сечение по оси парома

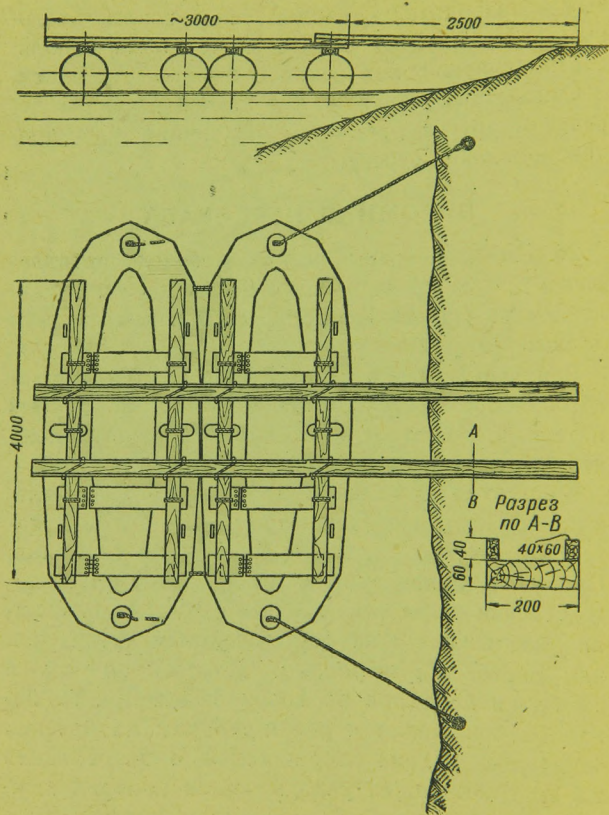


Рис. 12. Паром из двух лодок.

Лодки между собой связываются за экваторный канат штропами.

27. Для переправы грузов весом от 2 до 3 т и давлением на ось до 1,5 т собирается паром на трех лодках. Доски-колеи в этом случае устраиваются длиной 4,6—5 м, толщиной не менее 10 см и шириной не менее 24 см.

28. Расстояние между досками-колеями устанавливается равным ширине хода переправляемых грузов.

29. При погрузке грузов на паром крайнюю лодку к берегу следует устанавливать на глубине 30 см, удерживая ее в таком положении с берега штропами. При меньшей глубине воды под лодкой после погрузки трудно будет оттолкнуться от берега.

ПЕРЕВОЗКА ЛОДКИ НА ВЬЮКЕ

30. Для перевозки на вьючном седле лодка с принадлежностями упаковывается в чехол (рис. 13). Лодка расстилается по возможности на ровном месте и складывается с двух концов к середине в 6—8 слоев шириной, равной ширине чехла. Перед складыванием лодки манжеты должны быть надеты на вентили, а зажимы заперты во избежание повреждения ими ткани лодки. Поверх лодки, уложенной в чехол, укладываются два меха, по одному с каждой стороны; гайки мехов должны быть предварительно обернуты тряпками. По бокам лодки укладываются два шланга, по одному с каждой стороны,

а по торцам пристегиваются весла. Наконечники шлангов также обвертываются тряпками. После этого чехол упаковывается и вперекидку укладывается мехами вверх на вьючное седло

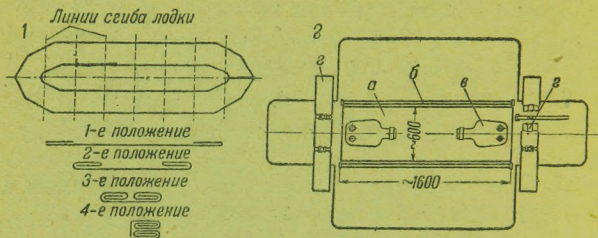


Рис. 13. Упаковка лодки в чехол:

1—свертывание лодки; 2—укладка в чехол;
а—лодка; б—шланг; в—мех; г—весла.

без подвесных рам, которые должны быть сняты. Для крепления лодки на седле служит ремень, пристегивающийся за переднюю и заднюю луку.

Поверх лодки укладывается вперекидку днище. Вьюк крепится круговым троком (рис. 14).

СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ЛОДКИ В ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ

31. Лодки ЛГ-12, как и все надувные резиновые изделия, требуют особо бережного к себе отношения, так как даже самые незначительные повреждения лодочной ткани могут привести к быстрой утечке воздуха из них.

32. Необходимо соблюдать следующие правила:

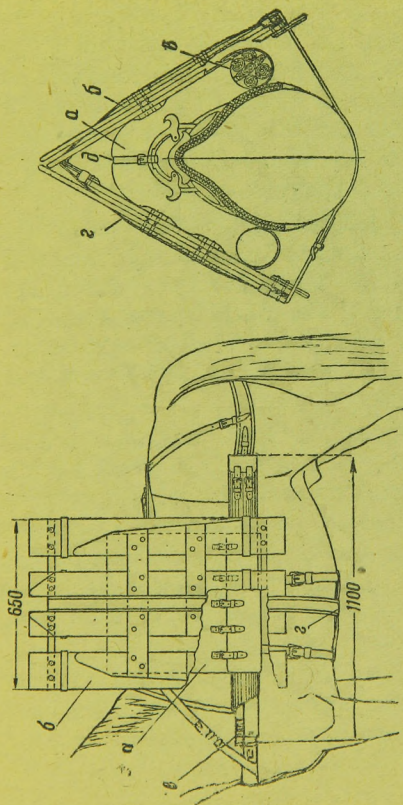


Рис. 14. Транспортировка лодки на вьючном седле:

а—лодка; б—длинне; в—весла; з—крюковой трок; д—ремень для крепления лодки за луги седла.

а) Строго следить за тем, чтобы внутрь лодки не мог попасть сор, частицы грунта и вообще какие-либо твердые предметы, так как они могут повредить клапаны вентиля и внутренний слой резины и тем самым понизить воздухо-непроницаемость лодки. Вентиль, шланг и накопники должны быть всегда чистыми. Перед надувкой лодки присоединенный к меху шланг должен быть продут.

б) При упаковке лодки обязательно закрывать вентили манжетами. Манжеты предупреждают соприкосновение металлических частей вентиля с тканью лодки и тем самым предохраняют ее от повреждения во время транспортировки во въюках.

в) При переноске воспрещается волочить лодку по земле.

г) Предохранять ткань лодки от воздействия масел, красок, смол, бензина, керосина, скипидара и бензола, так как они разъедают резину.

д) Вытащенные из воды лодки перед укладкой в чехол должны быть очищены от грязи и просушены в тени, в надутом виде, а вентили, во избежание окисления меди, тщательно протерты.

е) Кроме времени, когда лодка находится на воде, не следует подвергать ее действию прямого солнечного света; это приводит к растрескиванию и крошению наружного слоя резины.

ж) Избегать разворачивания лодки на морозе до оттаяния резины, чтобы не повредить потевшую эластичность ткань.

з) У места практических занятий в учебных условиях устраивать хорошо проветриваемое хранилище (склад) в виде навеса или сарая. При железной крыше хранилище должно иметь потолок. Лодки должны храниться упакованными в чехлы.

33. Войсками в полевых условиях могут производиться следующие виды ремонта лодок:

а) ремонт лодок со сквозными порывами и разрезами ткани при длине порыва не больше 10—15 см;

б) ремонт лодок, имеющих механические повреждения наружного слоя резины (царапины, поверхностные порезы, протертости, трещины и т. д.) или небольшие проколы;

в) подклеивание отставшей прорезиненной ленты, прикрывающей швы лодки, подклеивание усиления, поясов, шайб, замена колец вентиля и язычкового клапана, замена такелажа и ремонт матерчатого дна лодки.

34. Для ремонта лодок применяются следующие материалы, хранящиеся в мешочке с починочным материалом:

Клапаны противогазовые лепестковые	4 шт.
Клей резиновый в банках по 250 г	1 банка
Вкладыши (кольца) резиновые под втулки вентиля лодки	4 шт.
То же под крышку вентиля лодки	8 „
Лента прорезиненная однослойная шириной 30 мм (для заделки деталей)	5 пог. м

То же шириной 100 мм (для наруж- ной заделки швов)	5 пог. м
То же шириной 100 мм с обклад- ной резиновой пластиной (для внутренней заделки швов)	5 " "
Манжеты резиновые предохра- нительные на вентиль лодки	2 шт.
Нитки суровые	1 моток
Ткань прорезиненная для бортов лодки	0,5 пог. м

Кроме перечисленных материалов, в мешочке с ЗИП должны находиться прострельные пробки (10 шт. на лодку), предназначенные для заделки пулевых пробоин. Пробки (рис. 15) изготовляются из дерева.



Рис. 15. Прострельная пробка.

Ремонт производится при помощи ножниц, вращающегося круглого металлического ролика с деревянной рукояткой и наждачного полотна для шершавки поверхности резинового слоя перед накладыванием заплат.

Для ремонта полезно иметь тальк. Тальк и наждачное полотно в комплект починочного материала не входят и заготавливаются самими войсками.

35. Ремонт различают двух видов: малый,

когда ткань лодки повреждена путем проколов и царапин, через которые происходит утечка воздуха, и средний, когда ткань лодки порвана или порезана на участке длиной до 15 см.

36. Малый ремонт. Для обнаружения проколов и царапин, через которые происходит утечка воздуха, лодка надувается и промывается мыльной водой; характерное пузырение мыла на лодке в местах утечки воздуха определит места ее повреждения, которые отмечаются цветным карандашом.

Порядок наложения заплат:

а) Вырезать заплаты — одну из прорезиненной ткани с резиновой пластиной такого размера, чтобы края ее заходили не менее чем на 3 см во все стороны от поврежденного места, а другую — из прорезиненной однослойной ленты по размерам на 2—3 см больше первой. Заплаты не должны иметь острых углов.

б) Место повреждения ткани и первую заплату со стороны резинового слоя протереть чистым бензином.

в) После высыхания бензина на склеиваемые поверхности нанести при помощи гладко оструганной деревянной лопаточки или просто пальцев ровный слой резинового клея. Через 15—20 минут нанести второй слой резинового клея, а спустя еще 15—20 минут — третий слой.

После трехкратной промазки клей должен настолько просохнуть, чтобы чистый палец не прилипал к нему.

Следует иметь в виду, что резиновый клей в банках при долгом хранении сгущается, так как бензин из банки частично улетучивается; поэтому перед употреблением, если нужно, банку следует долить бензином и клей тщательно размешать.

г) Просохшую от бензина после третьей смазки заплату наложить на промазанное место лодки и тщательно прикатать до полного соприкосновения с тканью.

д) Сверху на наложенную заплату наложить вторую заплату из однослойной прорезиненной ленты с одной липкой стороной (она клеем не промазывается) и прикатать ее роликом до полной приклейки.

37. Средний ремонт. Вырезаются три заплаты. Третья, вырезанная из прорезиненной ткани с резиновой пластиной, наклеивается на поврежденное место изнутри лодки, а две остальные наклеиваются к наружному слою так же, как и при малом ремонте.

Для наклеивания заплаты изнутри лодки поступают следующим образом. Смазанная клеем и просушенная заплата не туго свертывается в трубку, просовывается через разорванное место внутрь лодки и расправляется там против поврежденного места. После этого порванная ткань аккуратно расправляется над заплатой и прикатывается роликом до тех пор, пока обе поверхности не склеятся. Внутренняя поверхность ткани, как и заплата, смазывается клеем

и просушивается. Края заплаты должны заходить на 4—5 см во все стороны от поврежденного места.

Чтобы избежать склеивания заплаты во время сворачивания ее в трубочку, а также склеивания намазанного клеем места вокруг заплаты с тканью лодки, противоположная сторона заплаты и внутренняя сторона лодки, приходящаяся против порванного места, посыпаются тальком.

38. Подклейка и замена резиновых деталей производятся на надутой лодке. Склеиваемые места тщательно промываются чистым бензином и после двух- трехкратного промазывания резиновым клеем прикатываются.

39. Сквозные порывы матерчатого дна лодки ремонтируются так же, как и ткань лодки.

40. Ремонт лодки следует производить в помещении или на воздухе в тени. Производить ремонт лодки на солнце не рекомендуется.



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Тактико-технические данные лодки	3
Конструкция лодки	4
Снаряжение лодки	10
Десантная переправа	12
Переправа на веслах	14
Переправа по канату	15
Переправа на самолете	16
Паромная переправа	19
Перевозка лодки на вьюке	21
Содержание и ремонт лодки в полевых условиях .	22

Под наблюдением редактора *Л. И. Шалыт*

Подписано к печати 18.2.42.

Объем 1 печ. л. 0,9 уч.-авт. л. В печ. л. 44 640 тип. зн.

Г188341

Зак. 69

Типография «Красное знамя», Москва, Суцеская, 21.



95r